

Förändringen i Förordningen om användning av fordon på väg – inverkan på transportföretag i Finland

Johnny Nybondas

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi
Identifikationsnummer:	4750
Författare:	Johnny Nybondas
Arbetets namn:	
Handledare (Arcada):	Siv Relander
Uppdragsgivare:	
<p>Sammandrag:</p> <p>Syftet med detta arbete är att ta upp hurdana möjligheter och utmaningar som transportföretag ställs inför då det införs nya lagar gällande transporter. De flesta transportföretag i Finland är små till sin storlek och påverkas därför mycket av de lagförändringar som införs. Konkurransen på transportbranschen är också mycket hård och därför söker alla effektivare lösningar. Finlands industri är mycket beroende av våra landsvägstransporter och därför är det viktigt att hålla dem på en lönsam nivå så att både transportföretagen skall klara sig och att det är lönsamt för industrin. I dagens läge eftersträvar man effektivitet och inom transportbranschen finns det mycket som kan göras effektivare och därför är detta ämne mycket aktuellt. I detta arbete har jag koncentrerat mig på den nya lagen om förhöjningen av totalvikten för fordonskombinationer. Jag har utfört min undersökning med hjälp av en kvalitativ undersökningsmetod. Jag har intervjuat personer inom transportbranschen som inom företaget har en högre ställning. Deras åsikter och ställning till förändringarna presenteras i arbetet samt jämförs med teorin som finns i början av arbetet. I och med min metod så avgränsas detta arbete till de valda företagen.</p>	
Nyckelord:	Transportbranschen, Logistik, Transportföretag
Sidantal:	45
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	16.05.2014

OPINNÄYTE	
Arcada	
Koulutusohjelma:	Liiketalous
Tunnistenumero:	4750
Tekijä:	Johnny Nybondas
Työn nimi:	
Työn ohjaaja (Arcada):	Siv Relander
Toimeksiantaja:	
<p>Tiivistelmä:</p> <p>Tämän työn tarkoitus on ottaa esille minkälaisia mahdollisuuksia ja haasteita kuljetusyrittäjille tulee kun tehdään lakimuutoksia koskien kuljetuksia. Suurin osa Suomen kuljetusyrittäjistä ovat kooltaan pieniä ja sen takia lakimuutoksilla on suuri vaikutus niihin. Kilpailu on kova kuljetusalalla ja kaikki etsivät tehokkaampia keinoja kuljettaa. Suomen teollisuus on todella riippuvainen maantiekuljetuksista ja sen takia on tärkeää pitää niitä kannattavalla tasolla niin että sekä kuljetusyrittäjät selviävät ja että se on kannattavaa teollisuudelle. Tänä päivänä pyritään tehostamaan kaikkea mitä vaan pystytään ja varsinkin kuljetusalalla on paljon parannettavaa ja sen takia tämä aihe on erittäin ajankohtainen. Tässä työssä olen paneutunut lakimuutokseen joka koskee kuormautoyhdistelmien kokonaispainojen korottamista. Olen suorittanut tämän tutkimuksen kvalitatiivista menetelmää käyttäen. Olen haastatellut ihmisiä kuljetusalalta joilla on astetta korkeampi asema yrityksessä. Heidän mielipiteet lakiuudistuksesta tulevat esiin tässä työssä ja niitä verrataan teoriaan joka löytyy työn alusta. Minun menettelytavan johdosta tämä työ rajoitettu siksi valittuihin yrityksiin.</p>	
Avainsanat:	Kuljetusala, Logistiikka, Kuljetusyritys
Sivumäärä:	45
Kieli:	Ruotsi
Hyväksymispäivämäärä:	16.05.2014

INNEHÅLL

1	Inledning.....	6
1.1	Problemformulering och Syfte	7
1.2	Avgränsning.....	7
1.3	Definitioner	8
2	Lastbilsparken i Finland.....	9
2.1	Krav på lastbilarnas- samt släpvagnarnas konstruktioner	10
2.2	SKAL	12
2.3	SKALS ställning till förändringarna	13
2.4	Analys och tolkning av kostnadstabell.....	13
2.5	Utmaningar för transportföretagen	15
2.6	Möjligheter och fördelar	16
2.7	Sammanfattning av teorin	17
3	Metodik.....	17
3.1	Kvalitativ forskning.....	17
3.2	Kvantitativ forskning	18
3.3	Val av metod.....	20
3.4	Planering av intervjuerna.....	20
4	Empiri	22
4.1	Hur gjorde jag?	22
4.2	Intervju med Kim-Johan Nuikka	23
4.3	Intervju med Petri Helander.....	25
5	Analys och diskussion	26
5.1	Resultat	28
5.2	Sammanfattning	31
	Källor / References	32
	Bilagor / Appendices	35
	Bilaga 1, Intervjufrågorna	35
	Bilaga 2, Transkriberad intervju Kim-Johan Nuikka	38
	Bilaga 3, Transkriberad intervju Petri Helander	41

Figurer

Figur 1 Kvantitativ forskningsprocess (Bryman, Alan, 2002, s.78).....	19
---	----

Tabeller

Tabell 1 Axelavstånd och totalmassor (Ajoneuvojen mitat ja massat – siltasääntöpituus, 2013).....	11
Tabell 2 Effektkrav på olika totalmassor under och efter övergångstiden (Ajoneuvojen mitat ja massat – tehovaatimus, 2013).	12
Tabell 3 Kustannushyötylaskelma, Petri Murto 2013.	14
Tabell 4 En översikt på de olika stegen i en kvalitativ forskning (Bryman, Alan, 2002, s.252).	18
Tabell 5 En översikt på hur de intervjuade svarade på de strukturerade frågorna.	26

1 INLEDNING

Gummihjulstransport är den viktigaste formen av transporter i Finland. År 2011 transporterades det dagligen knappa 100 miljoner ton längs våra vägar (Autolikenteen Työnantajaliitto ry). Transportbranschen är idag hårt konkurrensutsatt och det krävs ständigt nya förbättringar. Både stora och små företag kämpar med att hålla priserna nere och reducera sina egna kostnader. Man försöker ständigt få ner priset på transporter och trycket på transportföretagarna är hårt.

Det som ofta ställer till med bekymmer för en ny företagare inom branschen är de stora investeringarna i utrustning och bilar. Det är även tufft för en gammal och väletablerad transportföretagare att uppdatera sin fordonspark. Förändringen i Förordningen om användning av fordon på väg i kap 4 20§, 21§ och 23§ för med sig en förändring som i någon mån kommer att påverka endel transportföretag.

I detta examensarbete kommer jag i teori delen att berätta om vad förändringarna innebär. Jag kommer i mindre avsnitt att ta upp hurdana begränsningar som tidigare gällde och vilka de kommer att vara efter förändringen. I den empiriska delen skall jag ta reda på hurdana effekter denna förändring har på olika transportföretag genom intervjuer. De företag som jag tänker intervjua har redan gjort vissa investeringar i större fordonskombinationer och jag hoppas därför att jag kan få nyttig information av dem.

Jag är själv intresserad av transporter och logistik och för Finland är lastbilen den viktigaste transportformen. Genom att ta upp denna förordning och berätta vad den betyder i teorin och i praktiken för företagare så hoppas jag att både nya och gamla transportföretag kan ha nytta av detta arbete. Mitt huvudtema är hur denna förändring påverkar just transportföretagen. Man kan se på saker från väldigt olika vinklar och jag strävar efter att ta upp mitt ämne och göra det så mångsidigt som möjligt ur transportföretagarens perspektiv.

1.1 Problemformulering och Syfte

Arbetet kommer att innehålla information om exakt vilka förändringar i förordningen som görs och vad det innebär för ett transportföretag. Utmaningen med detta ämne kommer att vara att det är någonting väldigt nytt och det har inte ännu prövats så mycket i praktiken. Det innebär att en stor del kommer att grunda sig på beräkningar, uppskattningar och visioner som man har kring detta ämne. Ofta då det sker större förändringar kan de första reaktionerna vara ganska negativa. I allmänhet gillar man inte förändringar och man kan vara rädd för stora förändringar. De nya lagarna som jag tar upp i detta arbete har varit mycket omtalade de senaste halvåret och det finns folk som är både för och emot. Grundtanken med förändringen är att alla parter skall vinna. Man vill få ner priset per fraktad enhet och ton samtidigt som man vill minska på både utsläppen och transportkostnaderna. I detta arbete vill jag ge svar på frågor som:

- Vilken nytta kan transportföretagarna dra av dessa förändringar?
- Vilka nya möjligheter ger förnyelsen?
- Vilka utmaningar/nackdelar för den med sig?

Syftet med detta arbete är att ta upp vilka slags utmaningar och möjligheter transportföretag får i och med att det införs nya lagar och bestämmelser. Detta arbete kan hjälpa både nya och gamla transportföretag för att komma på lösningar och se nya möjligheter. Jag vill forska i hur dessa förändringar påverkar transportföretagen och vad företagen själva anser att förändringarna för med sig. Genom att forska i detta ämne så kommer jag att lära mig mycket och jag hoppas att jag skapar ett arbete som leder till att någon annan vill fortsätta att forska i samma ämne.

1.2 Avgränsning

Detta arbete är avgränsat till transportföretag i Finland och till förändringarna som gäller i Förordningen om användning av fordon på väg kap 4 20§, 21§ och 23§. Dessa förändringar i förordningarna trädde i kraft den 1 oktober 2013. Dessutom kommer jag att intervjua företagsledare i transportföretag eller personer i högre ställning i företag där transporter utgör en stor del av företagets verksamhet, så därmed avgränsas även

arbetet till de valda företagen. Jag kommer att utföra två intervjuer. Den ena intervjun kommer att vara med Kim-Johan Nuikka som är ägare av transportföretaget Kuljetusliike Kim-Johan Nuikka Ky. Företagets hemort är Borgå och de sköter om transporter i hela Finland men huvudsakligen i södra Finland. Den andra intervjun kommer att vara med Petri Helander som är chef för grusförsäljning och grustransporter på Lemminkäinen.

1.3 Definitioner

Här finns en lista på ord, begrepp eller förkortningar som är svåra eller ovanliga som behöver en förklaring. Det är viktigt att man förstår alla dessa begrepp då man läser detta arbete för att förstå helheten.

- Förändringen i Förordningen om användning av fordon på väg i kap 4 20§, 21§ och 23§

Detta innebär flera förändringar i lastbilars och släpvagnars största tillåtna massa på axlar samt boggi. Det som kommer att vara det viktigaste i detta arbete är att tack vare dessa största tillåtna axel- samt boggi massor så kommer man att kunna bygga en nioaxlad kombination vars största tillåtna totalmassa är 76 ton. För jämförelsens skull så var det innan dessa förändringar endast möjligt att nå en totalmassa på 60 ton, men då räckte det med en kombination med åtta axlar. Ett krav på den nya 76 tons kombinationen är att 65% av den totala massan måste vila på axlar försedda med parhjul. (Finlex, 2013)

- Parhjul

Då man har parhjul på en axel så innebär det att axeln har två däck per sida dvs. en axel har totalt fyra däck. Idag finns det släpvagnar där alla axlar är försedda med endast två däck per axel, men de är inte godkända för att ingå i en kombination med 76 tons totalvikt. (Pihlajamäki, Jari, 2001)

- Boggi

Boggi är en grupp av däck. Vanligtvis består en boggi av två axlar samt fyra eller åtta däck (beroende på om det är parhjul) som är vridbara mot chassit. Idén med boggi är att fördela vikten, samtidigt kunna ha en större lastkapacitet och köregenskaperna blir bättre. (Sanasto, 2013)

- Fordonskombination

En fordonskombination består av en dragbil och en därtill kopplad släpvagn. En finns en massa olika kombinationer med olika massor, mått och längder. (Körkortskategorier, 2013)

- Totalmassa

Totalmassa innebär att det är frågan fordonskombinationen totala vikt inklusive last samt bilens och släpvagnens egen vikt. (Körkortskategorier, 2013)

- Lastkapacitet

För att få fram hur mycket ett fordon får lasta så måste man känna till fordonets högsta tillåtna totalmassa. Från högsta tillåtna totalmassan subtraherar man bort fordonets egen vikt och får i svar hur mycket man får lasta på fordonet. (Körkortskategorier, 2013)

2 LASTBILSPARKEN I FINLAND

Lastbilen är den viktigaste transportformen i Finland. Det innebär att det också ställs en massa krav på självaste lastbilarna och företagarna. För att hållas med i en snabb och global utveckling så måste vi se till att lastbilarna hålls uppdaterade samt att deras användning är ändamålsenlig och effektiv. Nationalekonomins generella utveckling och förnyandet av lastbilsparken har ett starkt samband eftersom det uppstår förändringar i efterfrågan på transporter beroende på det ekonomiska läget (Liimatainen Heikki & Nykänen Lasse, 2014). En bil är någonting som inte håller i all evighet och måste av

rent tekniska skäl förnyas och bytas ut till en ny. Vi går hela tiden mot en utveckling som kräver att vi kan handskas varsamt med de naturtillgångar som vi har och att vi gör våra processer så kostnadseffektiva och naturvänliga som möjligt.

Då det är ekonomiskt svåra tider så registreras det färre nya lastbilar än normalt. Detta innebär att genomsnittsåldern på en lastbil blir högre och samtidigt blir även utsläppen och energiförbrukningen högre. Man kan inte stirra blint på lastbilarnas genomsnittliga ålder för i Finland är den genomsnittliga åldern på en lastbil hög. Man bör istället ta i beaktande hur stor andel de gamla lastbilarna står för i Finlands trafik. Åldern på en lastbil varierar också mycket beroende på inom vilken bransch den arbetar. (Liimatainen Heikki & Nykänen Lasse, 2014)

Avsikten med de högre totalmassorna för lastbilar och fordonskombinationer är att spara på både pengar och miljö. Enligt en undersökning av Heikki Liimatainen och Lasse Nykänen från Verne Liikenteen Tutkimuskeskus kommer man att spara upp till 189 miljoner euro i året om man tar i bruk de nya massorna och utnyttjar dem på de transporter som år 2012 var full lastade. Allt detta grundar sig på teoretiska uträkningar och man kan inte med hundra procents säkerhet säga att det kommer att bli exakt såhär. Den exakta nyttan som dessa viktförändringar har kommer man först att få reda på efter att man har testat dessa i praktiken. (Liimatainen Heikki & Nykänen Lasse, 2014)

Till nästa kommer jag att ta upp olika krav som ställs på fordonen samt andra bestämmelser som kan ses som både för- och nackdelar. Jag kommer också också diskutera kring möjligheter och utmaningar som dessa lagförändringar för med sig. SKAL (Suomen kuormaautoliitto) har aktivt deltagit i diskussioner kring dessa förändringar och jag kommer även att berätta hur de ser på denna förändring.

2.1 Krav på lastbilarnas- samt släpvagnarnas konstruktioner

När det sker förändringar som kräver större investeringar och mera tid så finns det oftast en övergångstid. Övergångstiden är till för att göra övergången från det gamla till det nya lättare. Stora förändringar sker inte över en natt utan det krävs flera år innan man helt och hållet har kunnat adaptera sig till förändringen. När det nu i detta fall handlar

om lastbilar och fordonskombinationer så är investeringarna ganska stora och det finns en övergångstid på fem år (SKAL, 2013). De totalmassor som gäller under övergångstiden är i kraft till 30.4.2018 om lastbilen är ibruktagen före 1.11.2013 (SKAL, 2013).

Det finns klara bestämmelser om axelavstånd, axelmängd om totalmassor. Bilden nedan är till för att tydligt påvisa detta.

Tabell 1 Axelavstånd och totalmassor (Ajoneuvojen mitat ja massat – siltäsäntöpituus, 2013).

Äariakseliväli (m)	4-akselisen kuorma-auton kokonaispaino:	Äariakseliväli (m)	Yli 44 tonnin ajoneuvo-yhdistelmän kokonaispaino	Äariakseliväli (m)	5-akselisen kuorma-auton kokonaispaino
5,0	30,2	9,3	44,0	6,0	34,7
5,1	30,6	9,5	44,6	6,1	35,1
5,2	30,9	10,0	46,2	6,2	35,4
5,3	31,2	10,6	48,0	6,3	35,8
5,4	31,5	11,0	49,4	6,4	36,1
5,5	31,8	11,5	51,0	6,5	36,5
5,6	32,2	12,1	53,0	6,6	36,8
5,7	32,5	12,5	54,2	6,7	37,2
5,8	32,8	13,0	55,8	6,8	37,5
5,9	33,1	13,5	57,4	6,95	38,0
6,0	33,4	14,0	59,0	7,0	38,2
6,1	33,8	14,3	60,0	7,1	38,6
6,2	34,1	15,0	62,2	7,2	38,9
6,3	34,4	15,5	63,8	7,3	39,3
6,4	34,7	16,0	65,4	7,4	39,6
6,5	35,0	16,5	67,0	7,5	40,0
		16,8	68,0	7,6	40,3
		17,5	70,2	7,7	40,7
		18,0	71,8	7,8	41,0
		18,5	73,4	7,9	41,4
		19,0	75,0	8,0	41,7
		19,3	76,0	8,08	42,0

Tabellen fungerar så att kolumn 1 och 2 hör ihop dvs. i kolumn 1 står det vilket som är axelavståndet och i kolumn 2 står det vilken totalmassa som gäller för en 4 axlad bil med respektive axelavstånd. Kolumn 3 och 4 hör ihop. Kolumn 3 berättar igen axelavståndet och i kolumn 4 framgår det vilken totalmassa som gäller för en fordonskombination med de olika axelavstånden. I kolumn 4 berör det fordonskombinationer vars totalmassa är 44 ton och mer. Kolumn 5 och 6 hör ihop och

igen som i de tidigare fallen så berättar kolumn 5 axelavståndet och kolumn 6 vilken totalmassa som gäller. I kolumn 6 är det från om en 5 axlad lastbil. Ett ytterligare krav som inte framgår i tabellen är att om man har en fordonskombination vars totalmassa är 76 ton så måste 65% av massan vila på axlar försedda med parhjul.

I och med att totalmassorna stiger så måste även dragbilarnas motorer ha tillräckligt med effekt. Nedan finns en tabell som visar minimikrav på hästkrafter för olika totalmassor.

Tabell 2 Effektkrav på olika totalmassor under och efter övergångstiden (Ajoneuvojen mitat ja massat – tehovaatimus, 2013).

Yhdistelmän kokonaismassa	Moottorin tehovaatimus (hv)	tehovaatimus (hv) 30.4.2018 saakka
44	299	299
46	313	313
48	326	326
50	340	340
52	354	354
54	367	367
56	381	381
58	394	394
60	408	408
62	422	415
64	435	422
66	449	429
68	462	437
70	476	444
72	490	451
74	503	458
76	517	465

Från 62 ton och uppåt så är kravet på motorerna lägre än fram tills att övergångstiden tar slut. Efter att övergångstiden är slut så försvinner kolumnen längst till höger.

2.2 SKAL

Finlands Transport och Logistik rf. SKAL fungerar som en intressebekvakningsorganisation för företag vars verksamhetsområde är transport och logistik i olika former. SKAL har ca. 6200 medlemmar som består av transport- och

logistikföretag. SKAL strävar efter att ge sina medlemmar den nyaste och viktigaste informationen vad som gäller transportbranschen. SKAL har varit aktiva den senaste tiden och skickat ut e-post till sina medlemmar där de har berättat om de förändringar som trädde i kraft hösten 2013. (SKAL pähkinäkuoereessa, 2014)

2.3 SKALS ställning till förändringarna

SKAL strävar efter att transportbranschen skall utvecklas och bli kostnadseffektivare. Därför understöder de att man höjer på totalvikterna och testar sig fram till kostnadseffektivare transporter. De tester som genomförs för tillfället väntas ge data och information som kan leda till nya innovationer. Teorierna finns men ingen vet hur de fungerar i praktiken. Det finns en uppföljningsgrupp som följer med testerna. De har även satt upp mål och villkor för dessa tester. SKAL är positivt inställd till vikhöjningarna och ser framemot att vi skall komma på lösningar för att frakta mera gods för en lägre kostnad. En förhöjning av totalvikterna resulterar i att kostnaderna stiger. Det går åt mera bränsle, däckens slitage ökar, det tar längre tid att lossa/lasta och bilen behöver mera service. Trots detta räknar man med att kostnaden per fraktad enhet skall sjunka. Det finns flera olika uträkningar på detta. Ett exempel på hur det skulle kunna se ut finns presenterat i en tabell nedan. Tabellen är framställd av Petri Murto, transportexpert på SKAL. (Lehtonen Iiro & Murto Petri, 2013)

2.4 Analys och tolkning av kostnadstabell

Högst upp i tabellen finns de olika totalvikterna, (60 t, 64 t, 68 t och 76 t). Under dem finns lastkapaciteten för de olika totalvikterna, (39 t för 60 t totalvikt, 43 t för 64 t totalvikt osv.). Under lastkapaciteten finns det angivet i procent hur mycket mera last man får ha med de olika totavikterna jämfört med 60 t totalvikt. Detta betyder alltså att man får ha 28,2 % mera last med en fordonskombination vars totalvikt är 76 t jämfört med en fordonskombination med en totavikt på 60 t. Uträkningen ser ut som följande: $50 \text{ t} / 39 \text{ t} = 1,282$, dvs, 28,2 % mera last.

Vidare neråt i tabellen kommer vi till de olika kostnaderna som ingår i en transport. Längst till vänster i mitten av tabellen finns uppräknat arbetstid, bränslekostnader,

service- och reparationskostnader osv. Till höger om dem finns det angivet i procent hur stor del var och en av kostnaderna är av den totala transportkostnaden. Som exempel kan jag säga att enligt denna tabell skulle bränslekostnaderna vara 30 % av den totala kostnaden för en transport.

Till höger om kostnadsandelarna finns räknat hur mycket kostnaderna stiger beroende på vilken totalvikt det är frågan om. Procenterna i rött är uppskattningar på ökningarna då totalvikterna höjs och procenten i blått får man då man multiplicerar den uppskattade ökningen med kostnadsandelens storlek. Exempelvis däckkostnader: kostnadsandel 4 %, uppskattad ökning vid 76 t totalvikt 30 %, kostnadsandel*ökning 30 % * 4 % = 1,2 %. Dvs. att om däckkostnaderna ökar med 30 % så låter det värre än det är eftersom däckkostnadernas kostnadsandel endast är 4 % så är förändringens påverkan endast 1,2 %.

Sedan räknar man ihop de blåa procenterna och kommer fram till hur stor inverkan kostnadsökningarna har på de totala kostnaderna. Längst ner med gröna siffror anges hur mycket kostnaderna per transporterad enhet sjunker med de olika totalvikterna. De uträkningarna ser ut enligt följande: ex. Totalvikt 76 t lastkapaciteten ökar med 28,2 % (50 t / 39 t = 1,282) medan kostnaderna ökar 14,3 %, det ger 28,2 % - 14,3 % = 13,9 %. Kostnaderna per transporterad enhet sjunker således med 13,9 %.

Tabell 3 Kustannushyötylaskelma, Petri Murto 2013.

Kokonaismassa Hyötykuorma (t) Hyötykuorman muutos vs. 60 t		60 t	64 t	68 t	76 t		
		39	43 10,3 %	44 12,8 %	50 28,2 %		
Kustannusosuus (%)		kustannustekijän muutos		muutoksen vaikutus			
Työkustannukset (ajankäytön lisääntyminen)	40	2%	0,8 %	6%	2,4 %	11%	4,4 %
Polttoainekustannukset	30	5%	1,5 %	10%	3,0 %	20%	6,0 %
Korjaus- ja huoltokustannukset	7	2%	0,1 %	8%	0,6 %	15%	1,1 %
Rengaskustannukset	4	2%	0,1 %	10%	0,4 %	30%	1,2 %
Pääomakustannukset	15	0%	0,0 %	6%	0,9 %	11%	1,7 %
Kustannusten nousun vaikutus kokonaiskustannuksiin			2,5 %	7,3 %		14,3 %	
Yksikkökustannusten lasku			7,7 %	5,6 %		13,9 %	

2.5 Utmaningar för transportföretagen

För att man skall kunna börja köra med fordonskombinationer vars massor har blivit förhöjda så måste man besikta om fordonet. För att man skall kunna besikta om fordonet och börja köra med högre totalvikt så måste tillverkaren till bilen och släpvagnen ge sitt godkännande till att bilen och släpvagnen är tillräcklig för det. Efter det kan man besikta om fordonet. Ett problem som nu har uppstått är att det bildas stockningar på besiktningstationerna och hos tillverkarna eftersom det är så många transportföretagare som ansöker om högre totalvikt. Det finns flera transportföretag som har fordonskombinationer som är godkända för högre totalvikt men de kan inte utnyttja dem så länge som de inte ännu har fått dem besiktade. Detta leder till att det finns outnyttjad kapacitet och fordonskombinationerna kör med mindre last än vad de skulle kunna köra med. Det leder i sin tur att de får mindre betalt för varje transport som de utför. Fördröjningarna kan förklaras med att det inte är normalt att så många besiktar eller ansöker om högre totalvikt på samma gång. Det är en massa pappersarbete innan det är klart att ge sig ut på vägen med förhöjdavikter. (Puikkonen Hannu, 2013)

En annan sak som transportföretagarna måste se till att fungerar är deras körrutter. Det finns många broar och vägavsnitt i Finland som har viktbegränsningar. För transportföretagarna är det a och o vilka vägar som går att använda. Kommunerna är skyldiga att se till att de broar som har en viktbegränsning blir märkta så att det inte finns risk för att de rasar. Om det finns broar med viktbegränsningar på en viss rutt där en stor fordonskombination skall ta sig fram blir man tvungen att köra omvägar eller planera om rutten helt och hållet. Det här betyder att det tar längre tid som i sin tur betyder mera kostnader för transportföretagarna. Man har ändå uppskattat att det i Finland finns ca. 7 000 fordonskombinationer som skulle kunna använda sig av de högre totalvikterna (Puikkonen Hannu, 2013).

Stora investeringar är en annan sak som transportföretagare har oroat sig för. Om man skall nå upp till en totalvikt på 76 ton måste man ha en fordonskombination med minst nio axlar. Dessutom skall 65 % av den totala massan ligga på axlar försedda med parhjul och dragbilen måste ha minst två drivande axlar. Fordonskombinationer av detta slag har inte tidigare funnits på våra vägar eftersom man inte har fått köra med

fordonskombinationer vars totalvikt har varit högre än 60 ton. (Degerman Risto 2013) Desto större totalvikt man har desto större blir ansvaret för själva chauffören. Vi har redan i många år haft stora bilar på våra vägar med totalvikt på sextion ton. Skillnaden på massorna mellan en personbil och en fullastad fordonskombination är enorm. En förhöjning med sexton ton innebär ännu större ansvar för chauffören och större påfrestning på bilen. Vid en olycka mella personbil och lastbil är ofta skadorna stora. I och med en förhöjning på nästan en femte del av totalvikten så kommer skadorna vid en olycka således att bli ännu större (Päätöntä painonnostoa vai suunnitelmallista suurentelua? 2013).

2.6 Möjligheter och fördelar

Ett av de starkaste konkurrensmedlen inom transportbranschen är priset. En 76 tons forodnskombination förbrukar mindre bränsle per ton jämfört med en 60 tons fordonskobination (Kääriäinen Heikki, 2014). Det betyder att de transportföretag som bestämmer sig för att investera i en större fordonskombination kommer att ha en klar konkurrensfördel då de bjuder ut sina tjänster eller då deras kunder konkurrensutsätter deras priser. Ett stort problem är att fordonskombinationerna i sig själva blir mycket tunga då de byggs om för att kunna bära en större last. Man är ute efter att bygga en så lätt fordonskombination som möjligt så att lastens andel av totamassan är så stor som möjligt (Kääriäinen Heikki, 2014).

På alla områden inom transportbranschen är det inte aktuellt med att utnyttja dessa förändringar. Lastbilar som kör skrymmande gods har sällan utnyttjat hela totalvikten eftersom det inte ryms så mycket. Inom skogs- och pappersindustrin däremot är varorna tunga och lastbilens viktbegränsning kommer emot innan själva utrymmet tar slut. Det är på sådana branscher som man har tänkt sig att kunna spara in pengar med att höja totalvikterna. Priset på olja har stigit hela tiden och samtidigt också priset på transporter. I Finland har vi långa avstånd och transportkostnaderna har blivit en allt större kostnad hos företag. För att reducera på dessa kostnader har man kunnat konstatera att vi måste börja flytta större mängder med ett och samma fordon. Besparingarna kommer att synnas först längre fram men för tillfället måste vi investera och tro på framtiden. (Päätöntä painonnostoa vai suunnitelmallista suurentelua? 2013)

2.7 Sammanfattning av teorin

I detta kapitel skall jag kort sammanfatta teorin. Syftet med detta arbete var att granska situationen ur transportföretagarens synvinkel efter att en förändring hade skett gällande totalikterna. Bl.a. ville jag se vilka utmaningar och möjligheter det gav dem.

Som man märker så finns det alltid en massa olika åsikter då någonting nytt införs. Speciellt då det är frågan om förändringar som berör många olika parter i en kedja. Vi i Finland är mycket beroende av gummihjulstransporterna och därför måste vi också se till att de fungerar, är miljövänlig och kostnadseffektiva.

Till en början var de flesta ganska negativt inställda till en förhöjning av totalvikterna, fastän tanken endast var att göra det lönsammare för alla parter. Efter att det värsta dammet hade lagt sig och alla hade funderat igenom saken lite noggrannare så verkade det som om man började se lite positivare på saken. Många transportföretagare började ansöka om lov för större fordonskombinationer vilket kan tolkas som att de hade accepterat förändringen, eller bara insett att det är ända sättet för att kunna fortsätta.

I nästa kapitel kommer jag att berätta kort om olika forskningsmetoder samt vilken metod som jag anser att lämpar sig bäst för min forskning.

3 METODIK

I detta kapitel kommer jag att kort berätta om kvalitativa- och kvantitativa metoder samt berätta hur de skiljer sig från varandra. Jag kommer också att ta upp särdrag för de båda metoderna och vad de kännetecknas för. Till sist tar jag ännu upp vilken metod som jag har valt att använda mig av i detta arbete och motiverar varför den lämpar sig för just detta arbete.

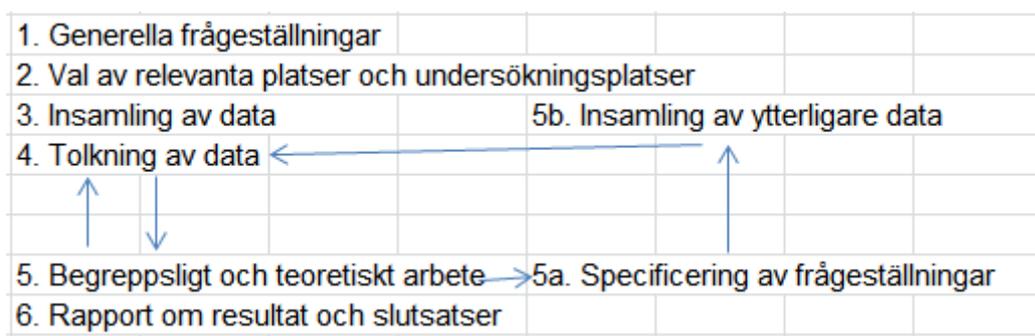
3.1 Kvalitativ forskning

Utmärkande för den kvalitativa forskningen är att den bygger mera på ord än på högt strukturerad data och siffror. Man kan säga att den kvalitativa forskningen bygger på

”mjuka” värden. Den kvalitativa forskningen är också tolkande vilket skiljer den från den kvantitativa. När man utför en kvalitativ forskning strävar man till att få en djupare förståelse för ämnet vilket man kan få genom t.ex. intervjuer (Kvalitativa metoder, 2014). I en intervju kan det komma upp saker som man inte hade tänkt sig på förhand. Man kan säga att det ena leder till det andra och man kan märka i en intervju att det var en helt annan sak som var intressant gällande ämnet än den man hade tänkt sig då man började intervjun. I en intervju skall man som intervjuare hålla diskussionen i styr och se till att man håller sig vid ämnet. Man får dock inte börja styra för mycket. Man skall vara noggrann med att man inte tar upp sina personliga åsikter som kan göra att hela diskussionen börjar styras av dem. Detta kan ske både medvetet och omedvetet. Huvudsaken är att man inte påverkar resultatet av forskningen.

När man utför en kvalitativ forskning så är det svårt att dra generella slutsatser. En person eller en grupp som representerar en viss målgrupp är så lite andel att de inte kan tala för hela gruppen. De som man väljer ut att intervjua skall också vara representativa för gruppen. När man sedan till slut analyserar svaren skall man hellre leta fram avvikande svar och analysera dem än att man konstaterar att det var en massa personer som tyckte lika om en sak. (Kvalitativa metoder, 2014)

Tabell 4 En översikt på de olika stegen i en kvalitativ forskning (Bryman, Alan, 2002, s.252).

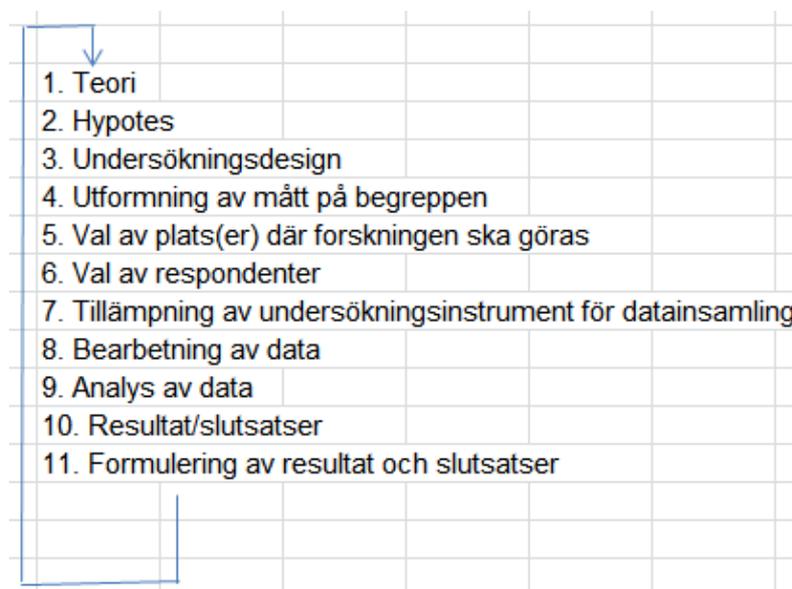


3.2 Kvantitativ forskning

En kvantitativ forskning baserar sig på högt strukturerad data som man kan samla in med t.ex. enkäter med fasta svarsalternativ. Det är både smidigt och relativt förmånligt att utföra en omfattande kvantitativ forskning eftersom man enkelt når en större grupp

respondenter med dagens teknik såsom t.ex. nätbaserade enkäter. Som redan namnet säger så är man ute efter en hög kvantitet dvs. man vill ha många svar. Man kan också använda sig av traditionell post men den tar längre tid att komma fram och det är jobbigare för respondenten att svara. Om man bestämmer sig för att ha helt fasta svarsalternativ så går det lättare att generalisera resultatet eftersom alla har haft samma svar att välja emellan. Om man i en forskning enbart använder sig av den kvantitativa metoden så är det svårt att få en djupare förståelse för det som man forskar i. För att få en djupare förståelse kan man komplettera sin forskning med att man gör en enkät där respondenterna öppet får svara på frågorna utan svarsalternativ. Genom att jämföra dessa två enkäters svar med varandra så kan man se hur täckande och omfattande den första enkätens resultat var. (Kvantitativa metoder, 2014)

Den stora fördelen med enkäter är att man kan få väldigt många svar till en liten kostnad om man är aktiv på att dela ut sina enkäter. Man kan jämföra detta med den kvalitativa metodens vanligaste sätt intervjun. Det tar mycket mera tid att intervjua alla personer enskilt och om man vill ha en stor geografisk spridning så blir man tvungen att resa vilket i sin tur kan bli ganska dyrt. (Kvantitativa metoder, 2014)



Figur1 Kvantitativ forskningsprocess (Bryman, Alan, 2002, s.78).

3.3 Val av metod

För att uppnå mitt syfte i detta arbete så har jag valt att använda mig av en kvalitativ forskningsmetod. Jag kommer att utföra intervjuer för att få en djupare förståelse. Jag ser på denna förändring ur transportföretagarens synvinkel och därför anser jag att det bästa resultatet uppnås om jag direkt kontaktar dem och utför intervjuer med dem. En kvantitativ forskningsmetod skulle vara ett annat alternativ men jag anser att helhetsbilden på dessa förändringar skulle bli för ensidig och snäv. Mitt arbete behandlar ett ämne där man inte blint kan stirra på siffror. Det behövs en mera omfattande diskussion kring ämnet för att kunna förstå hur det egentligen ligger till. Dessutom finns det inte endast en sanning utan olika företagare kan se olika utmaningar och möjligheter, och det är just de som jag vill ta reda på.

Personligen har jag en viss erfarenhet av transportbranschen eftersom jag kommer från en familj där företagandet och transportbranschen har varit en stor del av vardagen. Jag har också själv jobbat som långtradarchaufför så jag har en lite bild av vad dessa förändringar kunde innebära för ett transportföretag. Oundvikligen kommer dessa personliga erfarenheter att till en del påverka denna forskning men jag strävar efter att hålla mig objektiv.

3.4 Planering av intervjuerna

För att intervjuerna skall lyckas krävs det en ordentlig planering. Det finns många saker man skall tänka på och intervjuer kan utföras på väldigt många olika sätt. Resultatet av intervjuerna kommer till stor del att bero på hur jag genomförde dem. Jag måste ta ställning till saker som t.ex. inspelning av intervjuerna, förhandsvisning av frågorna, plats för intervjuerna etc.

För att vara så noggrann som möjligt så anser jag att man måste spela in intervjuerna. Det kan hända att svarspersonen är pratglad och ger väldigt långa svar. Då är det svårt att hinna med och anteckna allting som blir sagt. Därför är det bra att lyssna då svarspersonen talar och koncentrera sig för att verkligen förstå vad den menar. Orden säger inte hela sanningen utan kroppsspråket står för en stor del av det som personer

berättar. Gester och ansiktsyttryck kan också avslöja vad personen egentligen menar med det som han säger. Därför har jag valt att spela in intervjuerna för att kunna koncentrera mig på personen vid själva intervjun, och sedan kan jag lyssna på bandet då jag kommer hem. Jag hoppas att mina intervjuobjekt inte har någonting emot att jag bandar intervjuerna men om det blir fallet så kan jag inte göra någonting åt det.

Intervjun med Kim-Joahn Nuikka kommer antagligen att äga rum på företagets kontor i Borgå. Jag anser att det är bra att intervjupersonen befinner sig i en bekväm miljö då den blir intervjuad. Det är också viktigt att intervjun inte blir störd av buller och annat oljud. Antagligen kommer t.ex. hans telefon att ringa i något skede och intervjun blir avbruten för en stund, men det är saker som jag inte kan påverka.

Intervjun med Petri Helander planerar jag att hålla på min fars kontor i Lovisa för att vi skall få jobba ostört. Petri Helander har garanterat med sin arbetstelefon och den kommer säkerligen också att ringa i något skede.

Frågorna till intervjuerna kommer jag att dela upp i fyra olika delar. Den första delen av frågorna kommer att vara helt allmänna frågor om personen såsom namn, titel i företaget, ålder, annan arbetserfarenhet etc. De frågorna måste finnas med för att man först skall få en uppfattning om hurdan person det är frågan om.

I den andra delen kommer det att finnas frågor som går in på det ämne som mitt arbete omfattar. Frågorna kommer att vara ställda så att jag på bästa möjliga sätt kommer att uppnå syftet i mitt arbete. Det kommer att finnas frågor av lite olika slag. Jag planerar att ha några ganska strukturerade frågor i början där de skall ta ställning till förändringarna. I den tredje delen av intervjun så kommer jag att ha frågor som är mer öppna t.ex. vad väcker förändringarna för tankar hos dig. På så sätt kan jag gemföra vad de har sagt tidigare och hur de har svarat på de öppna frågorna. För att tydligt kunna presentera deras åsikter så kommer jag att i löpande text berätta om hur de förhåller sig till saken och dessutom gör jag en tabell där man ser hur de har svarat på frågorna. På så sätt hoppas jag att jag kommer att få svar på mina frågor och uppnå mitt syfte.

I den fjärde delen kommer det att finnas frågor som t.ex. vill du ännu berätta någonting som jag inte har frågat? Med sådana typs frågor kan man få sådan information som man inte alls har tenkt på. De är bra att ställa sådana frågor i slutet av en intervju för då ger man chansen åt intervjupersonen att berätta sådant som den har kommit att tänka på under intervjuens gång.

Som plan har jag att sända frågorna till intervjuobjektena en dag i förväg. Jag vill att de en stund skall ha möjlighet att fundera vad de skall svara. Jag vet att båda arbetar varje dag med uppgifter som berör mitt ämne men jag vill ändå ge dem frågorna i förväg för att de skall veta hur jag har planerat intervjun. Jag vill inte sända dem frågorna en vecka i förväg för då finns risken att de glömmer bort dem och resultatet blir det att de inte alls har läst frågorna i förväg. Jag tycker att en dag i förväg är lämpligt för då läser de dem förhoppningsvis direkt som de får dem.

4 EMPIRI

Empiridelen i detta arbete består av en kvalitativ undersökning där jag har intervjuat två personer som jobbar inom transportbranschen och har en högre ställning i företaget. Jag har gjort en intervjublankett som finns med som bilaga 1. Intervjublanketten består av både strukturerade frågor med svarsalternativ och ostrukturerade öppna frågor.

4.1 Hur gjorde jag?

Intervjun med Kim-Johan Nuikka gick i stora drag exakt som jag hade planerat den. En sak som inte blev exakt som planerat var att jag sände honom frågorna två dagar i förväg istället för bara dagen före som planerat. Jag tror inte att det hade någon större betydelse för resultatet. Han sa att han snabbt hade kollat igenom frågorna på förhand och det var det som också var mitt mål att han snabbt skulle få en bild vad det handlade om. Ämnet i denna forskning är någonting som har varit i transportföretagarnas tankar redan en längre tid så jag tror nog att han visste vad han skulle svara. Som jag redan i planeringsskede hade gissat så ringde hans telefon några gånger under intervjun men vi hade gott om tid så fastän vi blev avbrutna så hade vi ingen panik med att slutföra intervjun. Jag bandade också in hela intervjun för att jag nu i detta skede skall ha lättare

att återge det som blev sagt. Jag frågade av Kim-Johan om det var okej att jag spelar in vår intervjun och han tyckte att det var helt okej.

Intervjun med Petri Helander blev en aning uppskuten pga. arbetsförhinder. Jag hade planerat att utföra intervjun den 26 mars men den blev uppskuten med en vecka. På samma sätt som i den första intervjun så tror jag inte att det påverkar resultatet. Petri Helander sa också att han snabbt hade kollat igenom frågorna på förhand och tyckte att de verkade helt okej. Jag spelade också in denna intervju för att bättre kunna återge det som blev sagt.

4.2 Intervju med Kim-Johan Nuikka

Min intervju med Kim-Johan Nuikka ägde rum den 26 mars 2014 kl. 14:00 – ca. 14:30. Intervjun utfördes på företagets kontor i Borgå. Stämningen under intervjun var bra och så fort vi kom igång så löpte det smärtfritt framåt. I början var det lite stelt men så fort vi tog itu med de frågorna som gick direkt in på ämnet så började diskussionen ta fart. Jag skulle säga att intervjun lyckades bra och jag fick svar på mina frågor. Jag är bekant med Kim-Johan från tidigare och jag har också jobbat i hans företag. Det gjorde att jag inte var så nervös utan jag kunde slappna av för jag kände mig säker och bekväm. När man intervjuar någon som man är mycket bekant med så händer det lätt att man inte håller sig till saken och börjar tala om annat men det hände inte för oss. Jag hade förväntat mig att intervjun skulle räcka mycket längre men eftersom vi höll oss till ämnet hela tiden så fick vi det gjort på en ganska kort tid.

Kim-Johan har lång erfarenhet inom transportbranschen och även erfarenhet av att själv vara transportföretagare. Han har drivit företaget själv sedan 1996 och före det fungerat som chaufför i företaget. Hans åsikt gällande totalviktsändringarna var ganska neutral men han tog upp både för- och nackdelar med dem. Kuljetusliike Kim-Johan Nuikka Ky har för tillfället en fordonskombination vars totalvikt är 76 ton. Kim-Johan ansåg att den har fungerat bra härtills och att de inte har haft några större problem med den. Han berättade också utförligt om processen att besikta om en gammal fordonkombination för att höja på totalvikten. Det som han ville få fram med det var att det blev ganska dyrt och att han inte är säker på om de investeringarna kommer att betala tillbaka sig inom

rimlig tid. Han sa att processen var ganska invecklad och det kom upp olika kostnader hela tiden som han inte hade tenkt. Delvis skyllde han också sig själv för att han inte tillräckligt nog hade tagit reda på alla kostnader. Sånär i efterskott sa han att han inte tror att han skulle ha besiktat om sina gamla fordonskombinationer om han skulle ha vetat vad allting skulle ha blivit att kosta.

Kim-Johan berättade att de har väldigt mångsidiga kunder och att godset som de fraktar också är mycket mångsidigt. Han uppskattade att ca. 30 – 40% av deras uppdrag är sådana som man kan utnyttja de förhöjda totalvikterna. Han tog upp spannmålskörorna som exempel och sa att där går de förhöjda totalvikterna att utnyttja. En stor del av de gods som de kör är väldigt skrymmande och det är omöjligt att komma upp i högre totalvikter.

När Kim-Johan sa att han förhåller sig ganska neutralt till förändringarna så kan man förklara det med att deras företag inte berörs så mycket av dem. Dock kunde han nog säga vad han tyckte att inte var bra och vad som fungerade. Han ansåg att hela grejen med att öka på totalvikterna kom väldigt snabbt och det kändes som om industrierna hade panik med det hela. Han skulle gärna ha sett att bilisternas åsikter skulle ha tagits mera i beaktande och att man skulle ha diskuterat med dem först innan man skulle ha gett sig in för att höja på totalvikterna. Det blev ganska bråttom för transportföretagarna att göra stora investeringar. Kim-Johan såg positivt på framtiden och sa att deras företag nog kommer att investera i större fordonskombinationer så fort den ekonomiska situationen tillåter.

Vi diskuterade om det skulle finnas något annat sätt att minska på utsläpp och öka på effektiviteten och kom till det att det inte finns. För att kunna reducera på utsläpp så måste man transportera mera saker på en och samma gång. Att köra med halvlastade bilar är ingen idé.

Som jag ser det hela så verkar Kim-Johan vara en tapper transportföretagare som försöker göra det bästa av situationen och hållas med i utvecklingen. Jag kunde läsa mellan raderna att han var ganska besviken på hur invecklat och dyrt det är att övergå

till högre totalvikter. Men ändå så trodde han på framtiden och tyckte att det skall vara större fordonskombinationer i framtiden för att effektiviteten skall öka.

4.3 Intervju med Petri Helander

Intervjun med Petri Helander ägde rum den 1 april 2014 kl.16:00 – ca. 16:45. Som plats hade jag valt min fars kontor för att vi inte skulle bli störda eller avbrutna. Miljön var för mig mycket bekant och det kändes bra och säkert. Jag är även bekant med Petri från tidigare så hela intervjun gick ganska smidigt för ingendera behövde vara nervös. Petri har en lång erfarenhet inom sin bransch och det märktes eftersom han hade insyn i det mesta som vi talade om. Han har fungerat som privatföretagare tidigare men har nu blivit anställd av Lemminkäinen Infra Oy då de köpte hans företag Maanrakennus Helander Oy.

För Petri var branschvalet naturligt eftersom de hade ett familjeföretag som sysslade med anläggningsarbeten. I hans nuvarande arbete så sysslar han förutom med anläggningsarbeten även med koordinering av grustransporter. Han berättar att utvecklingen har gått mycket framåt och att kommunikationen med fordonskombinationerna har underlättats mycket med gps:sändare etc.

Han anser att lagförändringarna gällande totalvikterna kan vara både positiva och negativa. Han nämner att sådana företag som säljer egna varor kan dra nytta av att få transportera mera på en och samma gång för då kan de samtidigt öka sin försäljning. Han syftar på företag som säljer bl.a. sand och grus. Negativa effekter kan det däremot ha på små företag som endast har en eller två fordonskombinationer. Han säger att investeringarna blir enorma och det kan kraftigt skaka om en lite företagare. Han tycker att situationen är knepig men att utvecklingen måste gå vidare och man måste hitta på effektivare sätt att transportera.

Han tror starkt på att de större fordonskombinationerna kommer att vara framtiden. Det som inte vet är att kommer deras företag att själva investera i större fordonskombinationer eller kommer de att använda sig av underleverantörer som har större fordonskombinationer. Deras företag använder sig mycket av underleverantörer

och det kan hända att då de konkurrensutsätter köruppdragen så finns det underleverantörer som har större fordonskombinationer som får uppdragen. Han poängterar att de som först har investerat i större fordonskombinationer en tid ”vinner” på det tills alla andra har hunnit skaffa sig likadana. Sen när det inte mera är frågan om vem som har större lastkapacitet så är bara frågan den att vem kör billigast? Han säger att det är tyvärr så han tror att det kommer att gå.

På samma sätt som Kim-Johan så tycker också Petri att dessa förändringar har kommit väldigt snabbt. Han tycker att ändringar i denna storleksklass borde ha en ännu längre övergångsperiod. Det finns vägansnitt och broar som inte är tillåtna för de stora fordonskombinationerna. Han anser att en ytterligare fem årsperiod borde ges för denna övergång för att kommuner och staten skall hinna uppdatera broar och dåliga vägansnitt.

Tabell 5 En översikt på hur de intervjuade svarade på de strukturerade frågorna.

	Kim-Johan Nuikka			Petri Helander		
	Positivt	Negativt	Neutral	Positivt	Negativt	Neutral
Är du mera positivt eller negativt inställd till förändringarna? Jag förhåller mig neutralt			X			X
	Ja	Nej	Vet ej	Ja	Nej	Vet ej
Kommer ert företag att investera i större fordonskombinationer?	X			X		
Har ni beräkningar på hur totalviktsändringarna påverkar ert företag ekonomiskt?		X				X

5 ANALYS OCH DISKUSSION

I detta kapitel kommer jag att ta upp de mest betydande resultaten som jag har fått i min forskning. Jag kommer också att diskutera resultaten jag fick i mina intervjuer och

jämföra dem med teorin bakom. Mitt syfte i detta arbete är att ta upp olika möjligheter och utmaningar som transportföretag ställs inför då det införs nya lagar och bestämmelser.

I min teoridel har bl.a. tagit upp olika krav som det ställs på fordonens konstruktioner samt på deras motorer. I min intervju med Kim-Johan Nuikka kom det upp en massa till. Han berättade om processen hur det går till då man skall besikta om ett fordon för att man skall få en högre totalvikt. Det som han mest poängterade var kostnaden. Han ansåg att det var många förändringar som måste göras på bilen och att varje ändring blev kostsammare än vad han hade räknat med. När han väl hade ändrat totalvikten på ett antal bilar kom han till den slutsatsen att om han hade vetat om alla de olika kostnaderna på förhand så skulle han inte ha ändrat totalvikterna. Han var orolig om han kommer att hinna förtjäna in de pengar som han lade ut på besiktningar etc. inom en rimlig tid. De förhöjningar av totalvikten som man får till med endast omregistrering är så små att de inte enligt honom kommer att vara till större nytta. Och det värsta av allt tyckte han att var det att efter denna fem års övergångsperiod så kommer de gamla omregistrerade fordonens totalvikter att dras nedåt. Så han menade att de pengar som han har satsat på omregistreringar av gamla fordonskombinationer måste förtjänas in på fem år. Kuljetuslike Kim-Johan Nuikka har för tillfället en fordonskombination vars totalvikt är 76 ton dvs. det högsta möjliga. Nackdelen med den kombinationen är det att efter fem år kommer också dens totalvikt att sjunka till ca. 73 ton eftersom den inte har en tillräckligt effektiv motor. Annars menade Kim-Johan att de har varit nöjda med den största fordonskombinationen eftersom de inte har stött på större problem härtills. Han ansåg att bränsleförbrukningen var måttlig men sa att han har hört talas om skräckscenarion där företagare har talat om skyhögt bränsleförbrukning. De har endast testkört den största fordonkombinationen vintertid så han hade svårt att säga om ringslitaget hade ökat.

Petri Helander är inte en transportföretagare men han sköter om transporter och försäljningen i deras företag. Man kan snabbt tro att han ser på saken på ett helt annat sätt men till min förvåning kom det upp ganska liknande saker i hans intervju. Han konstaterade att investeringarna för en ny fordonskombination kan vara för stor för en liten transportföretagare. Han tog också upp vilken nytta han ansåg att

transportföretagarna har av att skaffa sig större fordonskombinationer. Enligt Petri så är det endast de som först hinner skaffa sig större utrustningar som vinner på det hela. De har då möjlighet att flytta större massor på en och samma gång och de kan erbjuda ett lägre tonpris och på det sättet ”vinna” över dem som kör med lägre totalvikter. Sen när den dagen kommer att alla transportföretag har lika stora ekipage så kommer igen frågan: ”vem kör billigast?”. Detta tyckte Petri att är ett problem som är svårt att komma undan. Han konstaterade att stora företag konkurrensutsätter transportererna med jämna mellanrum och det är oftast den som kör billigast som kör.

5.1 Resultat

Jag anser att jag har nått mitt syfte i detta arbete och kunnat svara på frågorna om vilka utmaningar och möjligheter dessa förändringar för med sig. Jag har bl.a. kommit fram till följande saker: transportföretagarna måste göra stora investeringar om de går in för att köra med de högsta tillåtna totalvikterna, transportföretagarna är oroliga om investeringarna kommer att betala tillbaka sig och dessutom är de fundersamma över konkurrensen om den kommer att minska eller öka. Dessutom är inte infrastrukturen tillräckligt utvecklad för att man skall kunna utnyttja dessa stora fordonskombinationer på alla vägar. Det finns vägavsnitt och broar som inte är tillåtna för de stora fordonskombinationerna. Det leder till att man måste planera om rutter, vilket kan leda till längre rutter som är mera tidskrävande. Allt detta är saker som oroar transportföretagarna. Å andra sidan så kan det ses som en konkurrensfördel om man har en fordonskombination som kan flytta större massor på en och samma gång. Denna fördel är dock inte evig eftersom det hela tiden investeras i större fordon. Den dagen då de flesta transportföretagare kan erbjuda transporter med stora fordon så är denna fördel borta. Trots dessa utmaningar så ser många transportföretagare positivt på framtiden och har i tankarna att investera i större fordonskombinationer. Nedan följer några frågor och svar från mina intervjuer som stöder detta som tidigare sagts i mitt resultat:

Vaikuttavatko painonkorotukset mielestäsi enemmän positiivisesti__ tai negatiivisesti__ kuljetusyrittäjiin? En osaa sanoa__

”Nä kuljetusyrittäjiin tänä aikana se voi olla negatiivinen siinä mielessä että ne ovat todella kalliita vaihtaa uusiin niitä kalustoja, että se niinkuin voi se voi tietyissä hommissa jopa tehdä huonoa nytten (en lite pausa), koska ne investoinnit on niin isot. Mutta taas kun ne laitteet on niin kuljetusyrittäjänä jos se myy omaa tavaraansa niin tiedän että moni nostaa omaa myyntiä kun ne myy yksityiselle ihmiselle kasettiauton niin ne soitta aina että nuppi tai kasetti? Niin nyt se vie yhtäkkiä ennen se vei 39 tonniä nyt se voi olla että se vie 44 tonni. Se saa sen saman rahdin tai saman tonnihinnan siitä ja se vie joka kerta pikkaisen enemmän. Ja tietenkin, tietenkin tota, joo se on tavallaan positiivinen mutta tavallaan, siinä on puolensa. Se on hankala tilanne”.

Är du mera positivt___ eller negativt___ inställd till förändringarna? Jag förhåller mig neutralt_X_ Varför?

”Nä jag är nog ganska neutral, att det ända är nu det att de kom ganska snabbt, det blev liksom brått med det här. Det skulle ha kunnat vara lite bättre planerat. På något sätt fick man sådan bild att industrin hade panik med den här juttun att det skulle snabbt bara utan att fråga bilisternas åsikt om den saken.”

Aikooko teidän yrityksenne investoida isompiin yhdistelmiin? Kyllä_X_ Ei__ En osaa sanoa__

”Nä kyllä varmaan tulevaisuudessa koko ajan, siihen se menee, kyllä minä uskon. Ja tota meillä Lemminkäisellä se on vähä eri asia että investoidaanko me omaan kalustoon vai vaaditaanko me niitä aliurakoitsioita, että eihän meidän tarvitse edes vaatia siis me kilpailutetaan ajot ja ne ajaa halvin yleensä ajaa. Mutta sen tiedän että siinä on paljon meidän yrittäjiä meillä on töissä jotka nyt jo ovat hankkineet todella paljon lisää kantavuutta ja uutta kalustoa. Tota hinnat ovat nyt niin alhaalla että periaatteessa mä en ole laskenu miten se vaikuttaa onko se niinkun (lite paus), kaikki rengaskulut ja polttoaineen kulutus ja muut miten se vaikuttaa siihen että sä saat kerralla sitten enemmän vietyäsitä tavaraa, en osaa vielä sanoa.”

Kommer ert företag att investera i större fordonskombinationer? Ja_X_ Nej__ Vet ej__

”Nog tror jag att det finns idé och chanser till det att om bara den ekonomiska situationen ger efter och man bara har råd att investera så genast när det finns råd så tror jag nog att det skall vara större grejer.”

Millaisia ajatuksia painonkorotukset herättävät sinussa? Kuvaile noin viidellä lauseella.

”Nå entisenä yksityisyrittäjänä mä mietin että toi tulee kalliiksi, nykyään mä ajattelen että kyllä se helpottaa. Varsinkin tuollaisia, just asfalttiaseman syöttöä tai betoniaseman syöttämistä tai jotain tällaista niin kun tuntuu nythän on sellainen ongelma että esimerkiksi uusien kiviainesalueitten saaminen on tosi vaikeeta. Niin ne alueet rupee olemaan kauempänä ja kauempänä. Niin tota mun mielestä ainakin niin tää on hyvä juttu”.

Om ni har investerat i större fordonskombinationer, hurdana erfarenheter har ni härtills?

”Inga större svårigheter har kommit emot, allt har gått bra så som planerat. Och lite rädd var man med bränsleförbrukningen att den skulle ha varit enormt hög men den har nog varit lagom passlig skulle jag säga. Man har hört att det har talats om 60 och till och med 70 liter på 100 km. Men vad man har följt med med kusken så nu så har det nog varit där mellan 55 och 60 liter. Vi har inte heller märkt annat större slitage. Nu har vi ännu vinterföre på gång så får nu se hur det börjar bryta bara asfalten blir torr.”

Källorna i min teoridel består till största delen av internetsidor eftersom det inte ännu finns skrivet om detta ämne i böcker. De internetsidor som jag har valt är starkt relaterade till transportbranschen och jag anser att de är tillräckligt pålitliga. Mina intervjuobjekt valde jag på basen av vad de jobbade med och hurdan ställning de hade i företaget. Intervjuerna lyckades bra och såhär i efterskott tycker jag att de var bra att de båda intervjuobjekten inte hade exakt samma ställning i företagen. Det påvisar endast

att åsikterna om det hela verkar vara ganska likadana oberoende av ställning. Visst togs de upp lite olika saker under intervjuerna och sakerna sågs på ur lite olika synvinklar men huvudsakligen var åsikterna och erfarenheterna de samma. Jag skulle även ha kunnat utföra denna undersökningen med hjälp av en kvantitativ metod. I detta fall när det mest är frågan om erfarenheter och åsikter om en sak tycker jag att det är bättre att göra intervjuer för att få noggrannare förklaringar på varför det tycker så som de gör. Istället för att bara samla in en massa svar och konstatera att majoriteten tycker så eller så.

5.2 Sammanfattning

Nu skall jag försöka knyta ihop denna forskning och sammanfatta den. Jag har lärt mig en massa nya saker under den tiden som jag har jobbat med denna forskning. Då jag inledde detta arbete så trodde jag att jag visste hurdan slutresultatet skulle bli men det visade sig att jag inte alls visste. Det har varit mycket intressant att märka hur mycket mera information och fakta man kan hitta om ett ämne då man riktigt börjar gräva i det. Då jag började med detta arbete trodde jag att största delen av transportföretagarna skulle vara mycket negativt inställda till dessa förändringar men det visade sig att de inte alls var det. Ju längre jag har kommit i detta arbete desto positivare attityder har jag träffat på. Det verkar vara ett ganska allmänt fenomen att då det sker stora förändringar så är de första attityderna negativa. Efter en stund då folk börjar förstå vad det egentligen innebär och vilka fördelar det för med sig så blir attityderna positivare. Det är en ständig balansgång och man strävar till att göra beslut som skall ha mera fördelar än nackdelar. I detta arbete har det varit ganska jämnt men man kan ändå konstatera att för att utvecklingen skall gå framåt och för att vi skall kunna transportera miljövänligare så är det ända sättet att frakta mer på en och samma gång.

Det kommer att vara mycket intressant att se hur dessa stora fordonskombinationer kommer att fungera. Det kommer också att vara intressant att följa upp om det verkligen blir lönsammare att frakta större mängder på samma gång. Mitt arbete är uppbyggt kring prognoser, uträkningar och attityder men det skulle vara intressant att forska vidare i detta ämne om några år då det finns erfarenheter och data kring detta ämne. Som fortsatt

forskning skulle det vara trevligt om någon annan skulle göra ett liknande arbete om hur det egentligen har fungerat.

KÄLLOR / REFERENCES

Ajoneuvojen mitat ja massat – asetusluonnoksen yksityiskohtia, 2013, SKAL, Suomen Kuorma autoliitto. Tillgänglig:

http://www.skal.fi/files/12668/SKAL_tiivistelma_mitat_massat_asetusluonnoksesta_helmi2013.pdf Hämtad 21.1.2014.

Autolikenteen Työnantajaliitto ry, Suomi elää pyörillä.

Tillgänglig: http://www.altnet.fi/fin/kuljetusala_suomessa/ Hämtad 13.11.2013.

Bryman, Alan. 2002. Samhällsvetenskapliga metoder, 1 uppl. Alan Bryman och Liber Ab. 502s.

Förordning av användning av fordon på väg kap 4 20§, 21§, 23§, 2013, Finlex.

Tillgänglig: <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1992/19921257> Hämtad 13.11.2013.

Hannu Puikkonen, 2013, Isot rekat seisovat tyhjän panttina. Tillgänglig:

http://yle.fi/uutiset/isot_rekat_seisovat_tyhjan_panttina/6876039 Hämtad 29.1.2014

Kuljetuskalustoon tulossa isoja muutoksia, Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti, nr. 9/12, s. 8-9. Tillgänglig:

http://www.skal.fi/files/12655/Kuljetusyrittaja_9_12_sisalto.pdf Hämtad 02.12.2013.

Kvalitativa metoder, 2014. Vägledning för behovsdriven utveckling. Tillgänglig:

<http://www.behovsdrivenutveckling.se/verktyg/metoder/kvalitativa-metoder/> Hämtad 22.1.2014.

Kvantitativa metoder, 2014. Vägledning för behovsdriven utveckling. Tillgänglig: <http://www.behovsdrivenutveckling.se/verktyg/metoder/kvantitativa-metoder/> Hämtad 22.1.2014.

Kääriäinen Heikki, 2014. Etsintäkuulutus, Metsähallitus. Tillgänglig: <http://www.metsa.fi/sivustot/metsa/fi/Metsatalous/Urakointi/Puutavaran%20maantiekuljetus/Documents/Etsint%C3%A4kuulutus%2068%20ja%2076%20t.pdf> Hämtad 12.02.2014

Körkortskategorier, 2013. Trafi, Trafiksäkerhetsverket Tillgänglig: http://www.trafi.fi/sv/vagtrafik/korkort_och_korratt/korkortskategorier Hämtad 21.1.2014.

Lastbilsteori. Tillgänglig: <http://www.lastbilsteori.se/lastvikt.html> Hämtad 21.1.2014.

Lehtonen Iiro & Murto Petri, 2013. Yli 76-tonnisten ajoneuvoyhdistelmien poikkeuslupakokeilut. Tillgänglig: http://www.skal.fi/ajankohtaista/skal_n_esitykset/yli_76_tonnisten_ajoneuvoyhdistelmien_poikkeuslupakokeilut.9858.news Hämtad 03.02.2014.

(Slutarbete)

Liimatainen Heikki & Nykänen Lasse, 2014, Verne, Liikenteen tutkimuskeskus, Kuormaautokannan hallintamalli, publicerad: 13.1.2014. Tillgänglig: <http://www.tut.fi/verne/kuorma-autokannan-hallintamalli/> Hämtad 21.1.2014

Pihlajamäki, Jari, 2001. Tien pohja- ja päällysrakenteet tutkimusohjelma, TPPT meneteläkuvaus. Tillgänglig: <http://alk.tiehallinto.fi/tppt/pdf/3-liikennesitus.pdf> Hämtad 21.1.2014.

Päätöntä painonnostoa vai suunnitellamista suurentelua? 2013, apks.fi. Tillgänglig: <http://www.apks.fi/blogi/2013/paatonta-painonnostoa-vai-suunnitelmallista-suurentelua/> Hämtad 31.1.2014.

Risto Degerman, 2013. Jättirekat jakavat kuljetusyrittäjien mielipiteitä, Yle. Tillgänglig: http://yle.fi/uutiset/jattirekat_jakavat_kuljetusyrittajien_mielipiteita/6761125?ref=leiki-uu Hämtad 29.1.2014

SKAL pähkinäkuoressa, 2014. SKAL. Tillgänglig: http://www.skal.fi/tietoa_meista/skal_pahkinankuoressa Hämtad 03.02.2014.

Sanasto, 2013, apks.fi. Tillgänglig: <http://www.apks.fi/taukopaikka/sanasto/#teli> Hämtad 21.1.2014.

BILAGOR / APPENDICES

Bilaga 1, Intervjufrågorna

Basuppgifter, Del A

Namn?

Utbildning? Varför valde du just denna bransch?

Företagets namn?

Boningsort?

Vilken titel har du i företaget?

Hur många års erfarenhet har du inom branschen?

Tidigare anställningar?

Del B

Är du mera positivt___ eller negativt___ inställd till förändringarna? Jag förhåller mig neutralt__ Varför?

Kommer ert företag att investera i större fordonskombinationer? Ja__ Nej__ Vet ej__

Har ni beräkningar på hur totalviktsändringarna påverkar ert företag ekonomiskt? Ja__ Nej__ Vet ej__

Del C

Vilka tankar väcker förändringarna hos dig? Försök beskriva med 5 – 6 meningar.

Anser du att förhöjningen av totalvikterna är det enda sättet att minska på kostnaderna och höja på effektiviteten? Varför?

Hur ser du att ert företag kan dra nytta av dessa förändringar? Vissa uppdrag? Alla uppdrag? Om inte just ert företag kan dra nytta i sin uppdrag hur ser du att andra transportföretag kan dra nytta?

Vilka är de största utmaningarna för ert företag gällande förändringarna?

På vilket sätt har ni beaktat dessa förändringar?

Om ni har investerat i större fordonskombinationer, hurdana erfarenheter har ni härtills?

Del D

Om du skulle kunna modifiera lagförändringen, vad skulle du ändra på?

Är det någonting annat som du skulle vilja berätta som jag inte ännu har frågat?

Haastattelukysymykset

Henkilötiedot, Osa A

Nimi?

Koulutus? Miksi valitsit juusri tämän alan?

Yrityksen nimi?

Kotipaikka?

Mikä sinun tittelisi on yrityksessä?

Kuinka monen vuoden kokemus sinulla on tällä allalla?

Aiemmat työpaikat?

Osa B

Vaikuttavatko painonkorotukset mielestäsi enemmän positiivisesti__ tai negatiivisesti__ kuljetusyrittäjiin? En osaa sanoa__

Aikooko teidän yrityksenne investoida isompiin yhdistelmiin? Kyllä__ Ei__ En osaa sanoa__

Onko teillä laskelmia miten painonkorotukset vaikuttavat teidän yrityksen taluuteen? Kyllä__ Ei__ En osaa sanoa

Osa C

Millaisia ajatuksia painonkorotukset herättävät sinussa? Kuvaile noin viidellä lauseella.

Onko painonkorotus ainoa tapa nostaa tehokkuutta ja pienentää kustannuksia? Miksi?

Miten näet että teidän yritys hyötyy näistä muutoksista? Tietyt ajot? Kaikki ajot? Jos juuri teidän yritys ei pysty hyödyntämään näitä painonkorotuksia niin miten näet että joku muu yritys voisi hyödyntää niitä?

Mitkä ovat suurimmat haasteet teidän yrityksessä koskien painonkorotuksia?

Millä tavalla olette huomioineet näitä muutoksia?

Jos te olette investoineet suurempiin ajoneuvoyhdistelmiin, niin millaisia kokemuksia teillä on tähän saakka?

Osa D

Jos pystyisit muuttamaan lakimuutosta niin mitä muuttaisit?

Onko haastattelun aikana tullut mieleen asioita joista emme vielä ole puhuneet?

Bilaga 2, Transkriberad intervju Kim-Johan Nuikka

Basuppgifter, Del A

Namn?

Kim-Johan Nuikka

Utbildning? Varför valde du just denna bransch?

”Finska yrkesskolan på transportsidan. Det var naturligt att fara på transportsidan när man var intresserad av bilar och på den tiden fick man då köra de körkortet dit och då hade man den nyttan att man fick gratis körkort.”

Företagets namn?

”Kuljetusliike Kim-Johan Nuikka Ky”

Boningsort?

” Det är Borgå”

Vilken titel har du i företaget?

”Inte vet ja nu riktigt, kommanditbolag så man är nu väl företagare då bara.”

Hur många års erfarenhet har du inom branschen?

”Erfarenhet hmm, det är nu hur man räknar det. År 1996 dog farsan så från det har jag varit ensam i branschen. Och före det så har jag varit med som chaufför.”

Tidigare anställningar?

”Jag har alltid varit på jobb i samma bolag, int har jag aldrig varit på jobb åt främmande”

Del B

Är du mera positivt___ eller negativt___ inställd till förändringarna? Jag förhåller mig neutralt_X_ Varför?

”Nå jag är nog ganska neutral, att det ända är nu det att de kom ganska snabbt, det blev liksom brått med det här. Det skulle ha kunnat vara lite bättre planerat. På något sätt fick man sådan bild att industrin hade panik med den här juttun att det skulle snabbt bara utan att fråga bilisternas åsikt om den saken.”

Kommer ert företag att investera i större fordonskombinationer? Ja_X_ Nej___ Vet ej___

”Nog tror jag att det finns idé och chanser till det att om bara den ekonomiska situation ger efter och man bara har råd att investera så genast när det finns råd så tror jag nog att det skall vara större grejer.”

Har ni beräkningar på hur totalviktsändringarna påverkar ert företag ekonomiskt? Ja___ Nej_X_ Vet ej___

”Mmm, jag har inte själv räknat det riktigt exakt men vi fick från kuormautoliitto fick vi ganska bra räkningar på hur dom hade räknat det. Jag kommer inte ihåg utantill dom där procenterna men man skulle säkert hitta dem från förbundet. Deras uträkningar grundar sig på att taxan hålls lika, tontaxan alltså. Och mina kunder dom har nog hållit kvar tontaxan, dom har inte sänkt eller pruta på den någo. Och därför tror jag att tabellen från förbundet stämmer ganska bra. Jag har litat på förbundet”

Del C

Vilka tankar väcker förändringarna hos dig? Försök beskriva med 5 – 6 meningar.

”Det kom lite snabbt. Frågade inte bilisternas åsikt. Inte funderat till slut.”

Anser du att förhöjningen av totalvikterna är det enda sättet att minska på kostnaderna och höja på effektiviteten? Varför?

Lång tystnad.”Det var en svår fråga”. Lång tystnad.”Nog är det ju kanske det där, inte kan jag riktigt svara på det där. Nog tror jag att det kanske är enda sättet. Och om man

tänker på utsläpp och det ena och det andra så nog är det ju bättre att flytta mera tavara åt gången än att köra många resor med en liten bil.”

Hur ser du att ert företag kan dra nytta av dessa förändringar? Vissa uppdrag? Alla uppdrag? Om inte just ert företag kan dra nytta i sin uppdrag hur ser du att andra transportföretag kan dra nytta?

”Det är så mycket fast i körorna sen att va man har att vi har så mångsidiga kunder från olika branscher. Det finns kubikstavara och lätt gods som man inte på något sätt kan utnyttja dom här stora totalvikterna med. Men sen finns det åter tyngre gods som åter går att utnyttja kilona med. Om man skulle måsta säga i någo procenttal så är det nog under hälften kanske en 30 – 40 procent av körorna i vårt företag som det går att utnyttja de högre totalvikterna. Det är nu närmast de där spannmålskörorna som det lyckas med.”

Vilka är de största utmaningarna för ert företag gällande förändringarna?

”På största delen av våra köror så går det inte att utnyttja de högre totalvikterna.”

På vilket sätt har ni beaktat dessa förändringar?

Vi har skaffat en större fordonskombination var totalvikt är 76 ton, och besiktat om ett antal andra lastbilar med totalvikter på dryga 60 ton.

Om ni har investerat i större fordonskombinationer, hurdana erfarenheter har ni härtills?

”Inga större svårigheter har kommit emot, allt har gått bra så som planerat. Och lite rädd var man med bränsleförbrukningen att den skulle ha varit enormt hög men den har nog varit lagom passlig skulle jag säga. Man har hört att det har talats om 60 och till och med 70 liter på 100 km. Men vad man har följt med med kusken så nu så har det nog varit där mellan 55 och 60 liter. Vi har inte heller märkt annat större slitage. Nu har vi ännu vinterföre på gång så får nu se hur det börjar bryta bara asfalten blir torr.”

Del D

Om du skulle kunna modifiera lagförändringen, vad skulle du ändra på?

Är det någonting annat som du skulle vilja berätta som jag inte ännu har frågat?

”Nå no är det ju det här när dom gav den där övergångstiden åt dom här gamla bilarna så nu när vi har på vissa bilar ändra den där totalvikten nu med dom här vikterna som dom gav under den här övergångstiden så dom blev ganska dyra dom där pappren. Bara för att få typbrickan och lovet från maahantuojan så det kosta säkert ren, jag kommer inte exakt ihåg men jag tycker att det var någo 7 tusen dendär räkningen och det var mellan 500 och 1000 € per bil. Plus sen ännu skulle programmet sugas ut ur bilarnas datorer så att de skulle kunna programmera om bromsar och det ena och det andra att det betar sig då på annorlunda sätt då luftfjädring och sånt och de kosta 600 € de. Och sen kommer jag inte ihåg, så fanns det ju ännu sådana bilar som typbrickorna från t.ex. dragbalken fattades och innan man fick allt det i skick och bilen ännu besiktad så det var säkert en cirka 2000 € per bil. Jag vet inte om man hinner förtjäna så mycket mera med de bilen på fem år att man skulle få de kostnaden tillbaka. Att om det är så tokigt att de drar ner de där totalvikterna på gamla bilarna efter fem år så är de ju lite konstigt de. Och en sak som folk har mycket marra om är den där parhjulregeln att va den nu sen då nödvändig. Skulle man noggrannare ha tagit reda på exakta kostnader på förhand för de gamla bilarna så kan det hända att man inte skulle ha gjort det alls. Inte var det riktigt så lämpligt att bara fara till besiktningskontoret och begära en ny registerbok, det lyckades inte.”

Bilaga 3, Transkriberad intervju Petri Helander

Haastattelukysymykset

Henkilötiedot, Osa A

Nimi?

Petri Helander

Koulutus? Miksi valitsit juusri tämän alan?

Louhinta- ja maanrakennusteknikko, ”alalle mennyt sen takia että perheellä oli maanrakennusfirma”.

Yrityksen nimi?

”Nykyisen firman nimi on Lemminkäinen infra Oy”

Kotipaikka?

”Minun kotipikkani on Loviisa, Lemminkäinen toimii koko Suomen alueella”.

Mikä sinun tittelisi on yrityksessä?

”Mun titteli on aluepäällikkö”

Kuinka monen vuoden kokemus sinulla on tällä allalla?

”Minulla on, tuli just kaksikymmentä vuotta täyteen alalla virallisesti mutta olen kyllä ollut ennen kuin valmistuin tekusta niin sanotaan jostain viisitoistavuotiasta asti”.

Aiemmat työpaikat?

”Aiemmat työpaikat on ollut se mun oma yritys maanrakennus firma Helander Oy”.

Osa B

Vaikuttavatko painonkorotukset mielestäsi enemmän positiivisesti__ tai negatiivisesti__ kuljetusyrittäjiin? En osaa sanoa__

”Nä kuljetusyrittäjiin tänä aikana se voi olla negatiivinen siinä mielessä että ne ovat todella kalliita vaihtaa uusiin niitä kalustoja, että se niinkuin voi se voi tietyissä hommissa jopa tehdä huonoa nytten (en lite pausa), koska ne investoinnit on niin isot. Mutta taas kun ne laitteet on niin kuljetusyrittäjänä jos se myy omaa tavaraansa niin

tiedän että moni nostaa omaa myyntiä kun ne myy yksityiselle ihmiselle kasettiauton niin ne soitta aina että nuppi tai kasetti? Niin nyt se vie yhtäkkiä ennen se vei 39 tonniä nyt se voi olla että se vie 44 tonni. Se saa sen saman rahdin tai saman tonnihinnan siitä ja se vie joka kerta pikkaisen enemmän. Ja tietenkin, tietenkin tota, joo se on tavallaan positiivinen mutta tavallaan, siinä on puolensa. Se on hankala tilanne”.

Aikooko teidän yrityksenne investoida isompiin yhdistelmiin? Kyllä_X_ Ei__ En osaa sanoa__

”Nä kyllä varmaan tulevaisuudessa koko ajan, siihen se menee, kyllä minä uskon. Ja tota meillä Lemminkäisellä se on vähä eri asia että investoidaanko me omaan kalustoon vai vaaditaanko me niitä aliurakoitsioita, että eihän meidän tarvitse edes vaatia siis me kilpailutetaan ajot ja ne ajaa halvin yleensä ajaa. Mutta sen tiedän että siinä on paljon meidän yrittäjiä meillä on töissä jotka nyt jo ovat hankkineet todella paljon lisää kantavuutta ja uutta kalustoa. Tota hinnat ovat nyt niin alhaalla että periaatteessa mä en ole laskenu miten se vaikuttaa onko se niinkun (lite paus), kaikki rengaskulut ja polttoaineen kulutus ja muut miten se vaikuttaa siihen että sä saat kerralla sitten enemmän vietyäsitä tavaraa, en osaa vielä sanoa.”

Onko teillä laskelmia miten painonkorotukset vaikuttavat teidän yrityksen taluoteen? Kyllä__ Ei__ En osaa sanoa_X_

Osa C

Millaisia ajatuksia painonkorotukset herättävät sinussa? Kuvaile noin viidellä lauseella.

”Nä entisenä yksityisyrittäjänä mä mietin että toi tulee kalliiksi, nykyään mä ajattelen että kyllä se helpottaa. Varsinkin tuollaisia, just asfalttiaseman syöttöä tai betoniaseman syöttämistä tai jotain tällaista niin kun tuntuu nythän on sellainen ongelma että esimerkiksi uusien kiviainesalueitten saaminen on tosi vaikeeta. Niin ne alueet rupee olemaan kauempana ja kauempana. Niin tota mun mielestä ainakin niin tää on hyvä juttu”.

Onko painonkorotus ainoa tapa nostaa tehokkuutta ja pienentää kustannuksia? Miksi?

”Tonnikohtainen kulu on saatava pieneksi niin kyllä minä väitän että se toimii”.

Miten näet että teidän yritys hyötyy näistä muutoksista? Tietyt ajot? Kaikki ajot? Jos juuri teidän yritys ei pysty hyödyntämään näitä painonkorotuksia niin miten näet että joku muu yritys voisi hyödyntää niitä?

Har redan besvarats i de tidigare frågorna.

Mitkä ovat suurimmat hasteet teidän yrityksessä koskien painonkorotuksia?

Har redan besvarats i de tidigare frågorna.

Millä tavalla olette huomioineet näitä muutoksia?

”Nä me, meillä on tota meidän omaa kalustoa on muutettu nyt vaan sen minkä pystyy tolla pelkällä sillä rekisteröimisellä. Eihän me olla vielä investoitu, tai enhän mä tiedän ellei ole tullut nyt uusia jossain päin Suomea. Mutta ainakin tässä kymelaakson alueella tai oikeastaan Lemminkäinen itä-Suomen alueelle ei ole niitä, ihan uutta kalusto. Kyllä me siitä hyödytään mutta kyllä se näin on että kaikki hyötyy samalla tavalla. Se on nyt melkein se joka ensimmäisenä ne hankkii ni se kerkee jonkun aikaa niinkun tavallaan voittaa siinä. Mutta mä epäilen että siinä käy niin että kun ensiksi saadaan enemmän katetta mutta sit kun kaikilla on tommoset vehkeet niin sit ruvetaan miettimään taas että kuka ajaa halvimmalla. Ja sit se tavallaan niinkun se hyöty menee niinkun kaikessa uudessa mitä tulee niin ensiksi hyötyy ne jotka jolla ne on mutta sitten kun kaikilla on samanlaiset niin. Koska se uusi auto maksaa eniten nyt alussa, mutta sitten kun se on käytetty auto ja sen vaihtaa joku iso firma uuteen niin joku yrittäjä saa pikkaisen käytetyn vehkeen mikä millä se pystyy ajaa ihan samoilla kuormilla kun niillä uusilla autoilla. Se investointikulu on vaan pienempi. Mutta en tiedä miten noissa vanhoissa laatikot kaikki kestää, onhan siinä hirveet painot”.

Jos te olette investoineet suurempiin ajoneuvoyhdistelmiin, niin millaisia kokemuksia teillä on tähän saakka?

”Noista uusista jutuista?” –Niin. ”Nå meil, mul ei oo suoraan sanottuna kokemusta niistä vielä. Just nyt vast viime viikolla kuulin että meidän yks aliurakoitsija oli hakenut uuden vehkeen”

Osa D

Jos pystyisit muuttamaan lakimuutosta niin mitä muuttaisit?

”Nåh tota, mun mielestä se nyt on pitäisi sanotaan että tällaiset, mä en tiedä, koska tää laki on tullut tietoon? Ajattelin vaan että tollanen tieto pitäisi tulla luokkan viisi vuotta aikaisemmin. Koska sitten on ihmisillä, yrittäjillä varaa mieltii, aikaa mieltii. Nyt mitetit että pari vuotta sitten ostit uuden auton ja sulla on kaksi vuotta ollut uusi auto, ja sitten tuleekin tällaiset pykälät mihin sä et välttämättä saa niihin kaks vuotta vanhoihin autoihin täysii painoja niin joudut taas muuttaa. Sulla voi olla joka iso urakka mikä , mikä tota noin esimerkiksi sä häviää siinä että tieto pitäisi tulla paljon aikaisemmin. Voihan se olla että se on tullut mutta mä en ainakaan tiedä. Viisi vuotta ensiksi että milloin saa tällaiset autot tulla liikenteeseen ja se ois ehkä tärkein. Että tulisi se tieto etukäteen. Ja sit yks mikä on niin ois melkein pitää antaa se viis vuotta lisää aikaa niin sitten kunnat ja valtiot ois kaikki sillat kerenny viides vuodes esimerkiksi inventoimaan. Minkälaisilla painoilla niillä saa ajaa yli. Nimittäin on sellaisia kiviainesalueita tai betoniasemia tai asfaltiasemia, väitän tässä maassa mitkä voivat olla jonkun sillan takana, onko nämä autot sitten aivan hyödöttömiä. Ja se se ois kaiken huippu kun ensiksi ruvettaisiin ostamaan näitä autoja ja sitten kiellettäisiin jotkut reitit. Sitten se olisikin vasta kallis paukku”.

Onko haastattelun aikana tullut mieleen asioita joista emme vielä ole puhuneet?

” Ei kyllä nyt tuu mieleen”,